Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2853

06. 11. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Angelika Graf (Rosenheim), Elke Ferner, Ingrid Becker-Inglau, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD — Drucksache 13/2663 —

Nachtfahrverbote und sonstige Fahrbeschränkungen für nicht-lärmgeminderte Lkw

Die Lärmbelästigung durch den motorisierten Straßenverkehr hat ein gesundheitsgefährdendes Ausmaß angenommen. Dabei tragen die leistungsstarken Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t in besonderem Maße zu den Lärmemissionen bei.

Eine wichtige Möglichkeit, die Bevölkerung vor unzumutbarem Verkehrslärm zu schützen, besteht darin, auf bestimmmten Strecken, auf denen der Lkw-Durchgangsverkehr eine besondere Belastung darstellt, Fahrverbote bzw. -beschränkungen zu erlassen.

Ebenso sind Benutzervorteile für lärmgeminderte Lkw ein wichtiges Instrument des Lärmschutzes. Dies bedeutet im Umkehrschluß den Erlaß von Fahrbeschränkungen für solche Lkw, die nicht den Lärmgrenzwerten in Anlage XXI StVZO entsprechen und nicht nach Anlage XV StVZO als lärmarm gekennzeichnet sind.

Auf einigen wenigen Strecken im Bundesfernstraßennetz gelten bereits Fahrbeschränkungen für Lkw bzw. für nicht-lärmgeminderte Lkw. Die Entscheidungsprozeduren, die hierfür nötig sind, sind unübersichtlich, bürokratisch und vernebeln den bereits heute existierenden Handlungsspielraum der zuständigen Behörden.

Erleichterungen im Verfahren bei der Festlegung lärmgeschützter Routen und Zonen zur Beschleunigung der Verbreitung von lärmarmen Fahrzeugen sind wünschenswert sowohl auf überregionalen Routen als auch auf kommunaler Ebene. Schon 1992 hatte deshalb die gemeinsame Konferenz der Umwelt-, Verkehrs- und Raumordnungsminister die Einführung möglichst großflächiger Lärmschutzzonen empfohlen.

Allgemeine Vorbemerkungen

Die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung ist nach grundgesetzlicher Zuständigkeitsregelung ausschließlich Sache der Bundesländer, die diese Aufgabe als „eigene Angelegenheit" wahrnehmen. Zur Durchführung gehören insbesondere die An-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 31. Oktober 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

ordnung verkehrlicher Maßnahmen. Die Bundesländer organisieren insoweit selbstverantwortlich den Aufbau der Behörden und deren Aufgabenerfüllung; hierzu gehört auch das Verfahren.

Die Selbstverantwortlichkeit der Bundesländer führt dazu, daß sich die Rolle des Bundes darauf beschränkt, lediglich den rechtlichen Rahmen in Gestalt einheitlicher Vorschriften zur Verfügung zu stellen, die er zusammen mit den Ländern erarbeitet. So sind z. B. Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm ausdrücklich vorgesehen (§ 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1 b Nr. 5 StVO). Hiernach können die Straßenverkehrsbehörden der Länder namentlich Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen anordnen. Die Ausfüllung dieses Rahmens im einzelnen, insbesondere die Entscheidung darüber, welche konkreten Maßnahmen ergriffen werden, entzieht sich seiner Befugnisse. Es besteht kein Aufsichtsrecht.

Dasselbe gilt für die Überwachung. Auch sie obliegt in gleicher Weise den Ländern; diese haben hierfür in aller Regel die Polizei zur Verfügung. Die Länder bestimmen ausschließlich über Einsatzplanung, Art und Weise sowie Intensität der Überwachung und Ermittlungshandlungen, insbesondere über die Opportunität der Verfolgung. Die Ahndungshöhe richtet sich nach BKatV und VerwarnVwV.

I. Nachtfahrverbot

1. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein Nachtfahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bzw. mehr als 7,5 t?
   a) Wie viele Kilometer sind davon jeweils betroffen?
   b) Seit wann gelten die jeweiligen Beschränkungen?
   c) Welche Gründe waren für die Beschränkungen ausschlaggebend?
   d) Welche Behörden haben darüber entschieden?
   e) Welche Behörden haben diese Entscheidungen beantragt?
   f) Welches sind die dafür vorgesehenen Verfahren im Straßenverkehrsrecht?
   g) Wie wird die Einhaltung des Nachtfahrverbots kontrolliert?
   h) Wie viele Verstöße wurden festgestellt?
2. Sind von den Beschränkungen des Nachtfahrverbots auf den oben genannten Bundesfernstraßen lärmgeminderte Lkw (mit einem Kennzeichen nach Anlage XV der StVZO) ausgenommen?
3. Wie viele weitere Anträge zur Einführung eines Nachtfahrverbots auf Bundesfernstraßen liegen den zuständigen Behörden vor?

   Wie viele wurden seit 1990 abgelehnt?

   Von welchen Behörden und mit welchen Begründungen?

Aufzeichnungen darüber, wann, wo, in welchem Umfang, von welchen Behörden der Länder, wie oft und unter Beachtung welcher Verfahrenseinzelheiten Nachtfahrverbote angeordnet worden sind, sowie darüber, wie oft und mit welchen Gründen Anträge abgelehnt worden sind, wie die Überwachung ausgestaltet ist und wieviele Verstöße festgestellt wurden, liegen der Bundesregierung nicht vor.

i) Wie werden diese Verstöße geahndet?

Nächtliche Fahrverbote werden durch Verkehrszeichen, und zwar durch Durchfahrtverbote mit Zusatzschild, angeordnet. Für die Zuwiderhandlung gegen beispielsweise Zeichen 250 ist grundsätzlich ein Verwarnungsgeld von 40 DM vorgesehen (Nr. 90 VerwarnVwV).

Die Überwachungsbehörden der Länder sind übereingekommen, Fälle des Verstoßes gegen Nachtfahrverbote verstärkt unter dem Aspekt der vorsätzlichen Tatbegehung aufzugreifen. Nächtliche Durchfahrtverbote werden in aller Regel frühzeitig und auffällig angekündigt, um das Ausweichen auf eine Umgehungsstrecke zu ermöglichen. Fahrlässige Begehung, die die Voraussetzung für die Anwendung von Regelsätzen in BKatV und VerwarnVwV sind, dürfte damit praktisch ausscheiden. Die Ahndung für vorsätzlichen Verstoß gegen Zeichen 250 läßt ein Bußgeld bis 1 000 DM zu.

4. Die sächsische Landesregierung hat wiederholt Lkw-Fahrbeschränkungen für die Strecke B 170 Dresden–Teplice (Grenzübergang Zinnwald-Georgenfeld zur Tschechischen Republik) gefordert. Warum gilt auf dieser Strecke kein Nachtfahrverbot für nicht-lärmgeminderte Lkw?

   Welche Behörde hat darüber zu entscheiden?

   Die VwV zu § 45 StVO verlangt, vor jeder Entscheidung über Verkehrsverbote „erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen" festzulegen; warum wird das existierende Angebot für die Lkw-Verladung auf die Bahn zu einem Preis, der nicht höher ist als die Lkw-Fahrt zur Grenze incl. der üblichen Wartezeit, nicht als „zumutbare Umleitung im Rahmen des Möglichen" anerkannt?

Die Anordnung eines Nachtfahrverbots für die B 170 liegt in der Zuständigkeit des Freistaates Sachsen. Die zuständigen Behörden ergeben sich aus Landesrecht. Bei der Entscheidung, kein Nachtfahrverbot anzuordnen, hat nach Kenntnis der Bundesregierung u. a. die überragende Bedeutung der B 170 für den überörtlichen Verkehr und das Fehlen jeglicher Umwegstrecken eine wesentliche Rolle gespielt. Dabei dürfte auch nicht unberücksichtigt geblieben sein, daß die Einräumung von Benutzervorteilen für lärmarme Lkw angesichts der Zusammensetzung des auf der Strecke verkehrenden Fahrzeugparks vom Ergebnis her wie ein totales nächtliches Fahrverbot gewirkt haben würde.

Das geforderte Nachtfahrverbot auf der B 170 beabsichtigt, den Gütertransport auf die Schiene zu verlagern. Diese Folge läßt die straßenverkehrsrechtliche Regelungskompetenz nicht zu. Die Straßenverkehrs-Ordnung bietet keine Ermächtigung zur Erzielung von Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger. Diese Auffassung wird auch – soweit ersichtlich – von der weit überwiegenden Mehrheit der Vertreter der Bundesländer geteilt.

II. Tempolimit aus Lärmschutzgründen

5. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein allgemeines Tempolimit aus Lärmschutzgründen?

   Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen für Lkw auf 60 km/h?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, auf welchen konkreten Streckenabschnitten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen angeordnet worden sind (siehe Allgemeine Vorbemerkungen).

6. Welche Lärmemissionsminderung läßt sich durch ein Tempolimit für Lkw auf 60 km/h auf Bundesfernstraßen erzielen?

   Welche Erfahrungen aus dem Heilbronner Versuch liegen diesbezüglich vor?

Durch eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für Lkw ließe sich auf Bundesfernstraßen eine Lärmminderung von etwa 1 dB(A) erzielen. Beim Ozonversuch im Bereich Neckarsulm/Heilbronn wurde die Geschwindigkeit von 60 km/h für alle Kraftfahrzeuge, also neben Lkw auch für Pkw, angeordnet. Erfahrungen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung ausschließlich für Lkw wurden nicht gemacht.

7. Wie werden Verstöße gegen das Tempolimit aus Lärmschutzgründen geahndet?

Für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist es unerheblich, ob der Grund der Beschränkung in der Verkehrssicherheit oder im Lärmschutz liegt. Die Regelsätze bei Innerortsbegehung mit Lkw setzen ein bei 40 DM und gehen bis 400 DM. Ab 16 km/h Überschreitung sind 100 DM Geldbuße und Eintragung von einem Punkt im Verkehrszentralregister vorgesehen. Ab 31 km/h Überschreitung innerorts sind 250 DM Geldbuße, ein Monat Fahrverbot, drei Punkte im Verkehrszentralregister vorgesehen.

III. Lärmschutzzonen

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit Lärmschutzzonen in Städten und Gemeinden, in denen Benutzervorteile für lärmarme Lkw gelten?

10. Wie ist der Entscheidungsablauf zur Einrichtung von Lärmschutzzonen, in die nicht-lärmgeminderte Lkw nicht mehr einfahren dürfen?

    Wie beurteilt die Bundesregierung den bürokratischen und Entscheidungsaufwand in diesem Zusammenhang?

11. Schließen die Vorschriften zur Einführung von Lärmschutzzonen die Anwendung für Bundesfernstraßen ein?

Der Begriff Lärmschutzzone ist kein verkehrsrechtlicher Begriff mit der Folge, daß an ihrer Anordnung Verhaltensvorschriften mit

zonaler Geltung anknüpfen. Lärmbezogene Durchfahrtverbote der Straßenverkehrs-Ordnung sind stets streckenbezogen.

Da sogenannte Lärmschutzzonen nicht existieren, liegen weder Erfahrungen damit vor, die bewertet werden könnten, noch ist das Verfahren für ihre Anordnung geregelt. Die Frage zur Einbeziehung von Bundesfernstraßen stellt sich damit nicht.

9. Welche Lärmminderung konnte während der Modellprojekte in sechs Städten erzielt werden?

Modellprojekte in sechs Städten sind im Rahmen des Forschungsvorhabens „Flächenhafte Verkehrsberuhigung" bekannt. Meßergebnisse über Lärmreduzierung durch Anordnung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen befinden sich dort allerdings nicht, da das Vorhaben andere Schwerpunkte setzte. Der Teilaspekt Lärm wird vielmehr nur im Rahmen von Akzeptanzuntersuchungen auf Grund von Befragungen berücksichtigt.

IV. Weitere Fragen

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es notwendig ist, die Verfahren zur Einführung von Lärmschutzzonen und zum Aussprechen von Nachtfahrverboten bundesweit zu erleichtern?

Ein Verfahren zur Anordnung von Lärmschutzzonen existiert – wie ausgeführt – nicht. Infolgedessen stellt sich die Frage nach einer bundesweiten Erleichterung des Verfahrens nicht.

13. Wie haben sich die Zulassungszahlen für lärmverminderte Lkw in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Der Bestand geräuscharmer Nutzfahrzeuge am 1. Juli 1995 (einschließlich vorübergehender Stillegungen) belief sich auf

— Lastkraftwagen: 21 794 = 0,97 % von insgesamt 2 251 771,
— Sattelzugmaschinen: 6 638 = 5,3 % von insgesamt 124 079.

Bei den Zahlen handelt es sich um das Ergebnis einer Ersterhebung. Bestandszahlen der Vorjahre, die eine Zahlenreihe ermöglichen würden, liegen nicht vor.

14. Auf wie vielen bzw. auf welchen Streckenabschnitten des Bundesfernstraßennetzes gilt ein generelles Durchfahrverbot für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t bzw. 7,5 t?
    a) Wie viele Kilometer sind davon jeweils betroffen?
    b) Seit wann gelten die jeweiligen Beschränkungen?
    c) Welche Gründe waren für die Beschränkungen ausschlaggebend?
    d) Welche Behörden haben darüber entschieden?
    e) Welche Behörden haben diese Entscheidungen beantragt?

f) Welches sind die dafür vorgesehenen Verfahren im Straßenverkehrsrecht?

g) Wie wird die Einhaltung des Durchfahrverbots kontrolliert?

h) Wie viele Verstöße wurden festgestellt?

i) Wie werden diese Verstöße geahndet?

j) Sind von den Beschränkungen des Durchfahrverbots auf den oben genannten Bundesfernstraßen lärmgeminderte Lkw (mit einem Kennzeichen nach Anlage XV der StVZO) ausgenommen?

Aufzeichnungen über die Anordnung konkreter Durchfahrtverbote liegen der Bundesregierung nicht vor. Insoweit wird auf die Allgemeinen Vorbemerkungen verwiesen. Zur Ahndung siehe Frage 1, Buchstabe i.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333